Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9589**
19. Wahlperiode 23.04.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Christoph Meyer, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Michael Georg Link, Till Mansmann, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Kenntnisstand der Bundesregierung zu den Baufortschritten am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER)

Im so genannten Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996 verständigten sich die Länder Berlin, Brandenburg und der Bund auf die Realisierung eines Single-Airport-Konzepts für die Hauptstadtregion. Ziel war der Ausbau einer wettbewerbsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur für Berlin und Brandenburg. Die Flughäfen Tegel und Tempelhof wurden als nicht ausreichend für dieses Vorhaben angesehen (www.tagesspiegel.de/themen/fahrrad-verkehr/dokumentation-konsensbeschluss-zur-tempelhof-schliessung/876062.html). Bauherr ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB GmbH). Im Rahmen des folgenden Raumordnungsverfahrens wurde der Standort Schönefeld-Süd als ungeeignet klassifiziert (Planfeststellungsbeschluss „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004, Az. 44/1-6441/1/101, S. 367). Gleichwohl wurde auf politischer Ebene entschieden, hier einen neuen Großflughafen zu realisieren (Planfeststellungsbeschluss, S. 368). Die Kosten wurden seinerzeit auf etwa 1,1 Mrd. D-Mark geschätzt (www.berliner-zeitung.de/neue-studie-belegt--erste-ausbaustufe-in-schoenefeld-ist-erheblich-preiswerter-als-erwartet-grossflughafen-sperenberg-unbezahlbar-16846982). Am 5. September 2006 erfolgte der Spatenstich, im Juli 2008 begannen die Bauarbeiten am Hauptterminal. Die Inbetriebnahme war für den 30. Oktober 2011 vorgesehen.

Im Juni 2010 wurde der geplante Eröffnungstermin erstmals verschoben. Begründet wurde dies mit gestiegenen Sicherheitsanforderungen seitens der Europäischen Union sowie der Insolvenz eines beteiligten Ingenieurbüros (www.spiegel.de/spiegel/print/d-87561965.html). Der neuerliche Eröffnungstermin wurde abermals verschoben – diesmal unter Verweis auf technische Probleme bei der Brandschutztechnik (www.tagesspiegel.de/berlin/die-ber-eroeffnungstermine-2007-2011-2012-2013-/7094354.html). Diese Reihe setzte sich fort; eine Verschiebung

folgte der nächsten. Gleichzeitig traten in zunehmendem Umfang Planungs- und Realisierungsmängel zutage. Zwischen Bahnhof und Plaza-Gebäude beispielsweise waren laut Pressemeldungen von November 2013 (www.bild.de/news/inland/flughafen-berlin-brandenburg/die-50-peinlichsten-ber-pannen-33334924.bild.html) die Rolltreppen um einige Stufen zu kurz. Die Notstromversorgung funktionierte nicht und eine Datenverbindung zur Feuerwehr fehlte. Im August 2013 belief sich die Anzahl der erfassten Mängel auf 75 000. Die Baukosten wurden zu dieser Zeit auf inzwischen 5,3 Mrd. Euro geschätzt (www.bild.de/news/inland/flughafen-berlin-brandenburg/fluchhafen-ber-die-pannen-chronik-31990254.bild.html). Die Chancen für die geplante Eröffnung im Herbst 2020 liegen laut Mitgliedern der Berliner Regierungspartei SPD im März 2019 nur noch bei 50 Prozent (www.rbb24.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2019/03/ber-eroeffnung-termin-stroedter-spd-berlin-zweifel.html).

Die Bundesrepublik Deutschland hält 26 Prozent an der FBB GmbH (www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensorganisation/beteiligungsstruktur/index.php). Sie ist mindestens in deren Aufsichtsrat vertreten und hat hierüber wesentlichen Einfluss auf die Ausrichtung der Gesellschaft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird Bundesminister Andreas Scheuer regelmäßig, das heißt in festen Zeitabschnitten, über den Sachstand zu den Baufortschritten am BER informiert oder nur im Bedarfsfall?

   a) Wer entscheidet, zu welchem Zeitpunkt Bundesminister Andreas Scheuer über den Sachstand informiert wird?

   b) Wann fand die jüngste Unterrichtung über den Sachstand statt (bitte konkretes Datum der Vorlage angeben)?

   c) Falls zutreffend, wie wird darüber entschieden, ob und wann ein Bedarfsfall vorliegt?

2. In welchen Gremien der FBB GmbH ist der Bund durch welche Personen vertreten?

3. Wann hat der Aufsichtsrat der FBB GmbH welche Ausschüsse aus seiner Mitte bestellt, und wer vertritt die Bundesregierung in welchem Ausschuss?

4. Welche Person leitet welchen Ausschuss des Aufsichtsrates der FBB GmbH?

5. Wann (bitte Datum angeben) wird der Aufsichtsrat der FBB GmbH im Jahr 2019 zu Sitzungen zusammenkommen?

   a) Sofern noch nicht alle Sitzungen terminiert sind, mit welchem zeitlichen Vorlauf erfolgt die Einladung zur Sitzung mindestens (bitte in messbaren Zeiteinheiten wie Wochen, Tagen oder Stunden angeben)?

   b) Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass ein fester Zeitplan für die Sitzungen eines Aufsichtsrates von Unternehmen, die zum Teil in Bundeseigentum stehen, die parlamentarische Kontrolle erleichtert, und wie begründet sie ihre Haltung?

6. Wann (bitte Datum angeben) wird welcher Ausschuss des Aufsichtsrates der FBB GmbH im Jahr 2019 zu Sitzungen zusammenkommen?

   Sofern noch nicht alle Sitzungen terminiert sind, mit welchem zeitlichen Vorlauf erfolgt die Einladung zur Sitzung mindestens (bitte in messbaren Zeiteinheiten wie Wochen, Tagen oder Stunden angeben)?

7. Wann erfolgte in der Zeit von Anfang 2014 bis zum Zeitpunkt der Zuleitung dieser Kleinen Anfrage an die Bundesregierung jeweils die in § 107 Absatz 3 Satz 4 des Aktiengesetzes normierte regelmäßige Unterrichtung des Aufsichtsrates der FBB GmbH durch seine Ausschüsse (bitte jeweils konkretes Datum angeben und nach Ausschüssen aufschlüsseln)?
8. Wer entscheidet, welche Vorlagen an den Aufsichtsrat als „vertraulich“ im Sinne des Aktiengesetzes eingestuft sind?
9. Kam es in der Vergangenheit seit Gründung der FBB GmbH zu Änderungen der Einstufung von „vertraulichen“ Berichten an den Aufsichtsrat, sodass diese hätten veröffentlicht werden können, und wenn ja, in welchen konkreten Fällen (falls vorliegend, mit Begründung der Einstufungsänderung angeben)?
10. Wann fanden in der Zeit von Anfang 2014 bis zum Zeitpunkt der Zuleitung dieser Kleinen Anfrage an die Bundesregierung Sitzungen des Aufsichtsrates jeweils statt, und wann wurde welcher Stelle der Bundesregierung eine Niederschrift der jeweiligen Sitzung zugeleitet (bitte tabellarisch unter Angabe des jeweiligen Datums auflisten)?
11. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung rechtlich möglich, den Mitgliedern der beteiligten Ausschüsse des Deutschen Bundestages Abschriften der Niederschriften der Aufsichtsratssitzungen über die Geheimschutzstelle bzw. Verschlusssachenregistratur beim Deutschen Bundestag zugänglich zu machen, und wie begründet sie ihre Haltung?
12. Was ist der rechtliche Unterschied zwischen einer Befragung im Rahmen einer Ausschusssitzung, wie beispielsweise beim Besuch des damaligen Vorsitzenden des Aufsichtsrates der FBB GmbH, Staatssekretär Rainer Bretschneider, im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 21. März 2018 (Protokoll der 6. Sitzung, S. 8 ff.), und einer Weiterleitung von Niederschriften von Aufsichtsratssitzungen an denselben Personenkreis?
13. Teilt die Bundesregierung die Aussage des damaligen Vorsitzenden des Aufsichtsrates der FBB GmbH, Staatssekretär Rainer Bretschneider, im Rahmen der 6. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Agenda am 21. März 2018, wonach „[…] man (wegwolle) von der politischen Diskussion, aber nicht von der parlamentarischen Verantwortung […]“, und wie begründet sie ihre Haltung?
14. Wie möchte die Bundesregierung diesem Anspruch des damaligen Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Staatssekretär Rainer Bretschneider, gerecht werden?
15. Wurden durch die Geschäftsführung der FBB GmbH, den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse oder sonstige Verfahrensbeteiligte Meilensteine bis zur geplanten Eröffnung des BER definiert, und wenn ja, welche sind dies, bzw. wenn nein, warum nicht?
16. Welche konkreten handwerklichen oder technischen Arbeiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung vor einer auch teilweisen Inbetriebnahme des BER noch abzuschließen?

17. Wie werden die Mängel, die zur Verzögerung der Eröffnung des BER maßgeblich beitragen, erfasst?

    a) Wer erfasst diese Mängel, und welche konkreten Maßnahmen werden seitens des oder der Vertreter des Bundes in der FBB GmbH ergriffen, um die bestehenden Mängel bis zum geplanten Eröffnungstermin zu beseitigen?

    b) Wie können der oder die Vertreter des Bundes im Aufsichtsrat der FBB GmbH Einblick in die erfassten Mängel nehmen, und machen die Vertreter von diesen Möglichkeiten Gebrauch?

    c) Wie wird überprüft, ob die erfassten Mängel entsprechend abgearbeitet werden?

18. Welche einzelnen Genehmigungen stehen bis zu einer auch teilweisen Inbetriebnahme des BER noch aus?

19. Wie sind die einzelnen Anlagengruppen im Rahmen der Berichterstattung benannt und definiert (bitte mit konkreter Bezeichnung auflisten)?

20. Wie viele wesentliche Mängel sind der Bundesregierung je Anlagengruppe derzeit bekannt (bitte nach Anlagengruppen gegliedert ausweisen)?

21. Was hat Bundesminister Andreas Scheuer in seiner Zeit als Bundesminister bislang unternommen, um den Senat von Berlin davon zu überzeugen, den Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ offen zu halten (www.morgenpost.de/politik/article213891225/Scheuer-wuenscht-sich-Tegel-als-zweites-Terminal-des-BER.html)?

22. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung möglich, den derzeitigen Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ als Terminal des BER weiter zu betreiben?

Berlin, den 10. April 2019

Christian Lindner und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333